Bureau de la sécurité des transports du Canada

2008-2009

Rapport ministériel sur le rendement

Wendy A. Tadros
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Josée Verner
Présidente
Conseil privé de la Reine pour le Canada

Canada

Table des matières

Message de la présidente **1**

Section 1 : Survol **3**
1.1 Raison d'être et responsabilités 3
1.2 Analyse des risques 3
1.3 Résultat stratégique et architecture des activités de programme 7
1.4 Ressources 7
1.5 Sommaire du rendement 8
1.6 Contribution des priorités à l'atteinte du résultat stratégique 13
1.7 Profil des dépenses 14

Section 2 : Analyse des activités de programme **17**
2.1 Résultat stratégique 17
2.2 Activités de programme 17
2.3 Avantages pour les Canadiens et les Canadiennes 17
2.4 Analyse du rendement par activité de programme 18
2.4.1 Enquêtes – Transport maritime 18
2.4.2 Enquêtes – Transport par pipeline 20
2.4.3 Enquêtes – Transport ferroviaire 21
2.4.4 Enquêtes – Transport aérien 22

Section 3 : Renseignements supplémentaires **24**
3.1 Principales données financières 24
3.2 Tableaux supplémentaires 26
3.3 Contacts avec le BST 28

Annexe A – Définitions **29**
Annexe B – États financiers vérifiés **30**

Message de la présidente

Les enquêteurs hautement qualifiés et dévoués du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) sont constamment appelés à mener des enquêtes exhaustives et indépendantes sur des accidents aéronautiques, maritimes, ferroviaires et de pipeline. Ils examinent minutieusement les débris, interrogent les survivants, réunissent des renseignements techniques détaillés auprès d'entreprises et de fabricants, et analysent les données pour déterminer ce qui s'est passé et pourquoi, et ce qui doit être fait pour réduire les risques.

Encore une fois cette année, nos enquêtes nous ont permis de dégager d'importantes leçons pour la sécurité comme en fait foi notre rapport annuel déposé au Parlement en juin dernier. Nous avons communiqué ces leçons efficacement afin que nos messages soient bien compris par les organismes de réglementation, l'industrie et les Canadiens et Canadiennes et que nos recommandations soient plus largement adoptées.

Cette année, le programme de sensibilisation du Bureau a mis l'accent sur le 10e anniversaire de l'accident de Swissair. Nos membres ont prononcé des allocutions dans le cadre d'événements au Canada, aux États-Unis, au Royaume-Uni et en Russie, faisant le point sur ce qui a été accompli et ce qui reste à faire. Nous avons aussi pris la parole lors d'événements consacrés à la sécurité ferroviaire au Canada pour souligner certaines lacunes persistantes. Nos messages ont été bien accueillis, et nous espérons qu'ils inciteront les intervenants à mieux faire suite à nos recommandations.

Nous n'avons pas atteint tous les objectifs prioritaires qui étaient mentionnés dans notre Rapport sur les plans et les priorités. Nous avons toutefois accompli des progrès notables dans tous les domaines. Nous avons amélioré la productivité. Nous avons travaillé à l'amélioration de nos processus d'enquêtes et de production des rapports. Notre site Web a été modifié afin d'améliorer l'accès à nos communications de sécurité et de rehausser la visibilité de nos recommandations et de nos évaluations des réponses. Nous avons continué également à consolider nos acquis au niveau de notre système de gestion de l'information et des enquêtes afin d'en améliorer le rendement et d'en maintenir la viabilité à long terme. Nous avons aussi poursuivi nos travaux en vue d'améliorer la gestion de l'information et des ressources financières et matérielles. Nous avons enfin continué nos efforts au chapitre de la planification des ressources humaines.

Le BST tient fermement à apporter une importante contribution à la sécurité des transports au Canada et à l'étranger. Les efforts continus de l'organisation garantiront que ses produits et services, ainsi que ses activités, contribuent de façon efficace et efficiente à la réalisation de son mandat.

Je demeure convaincue que le BST a joué encore cette année un rôle de premier plan afin de s'assurer que les Canadiens et Canadiennes continuent de profiter d'un réseau de transport parmi les plus sûrs au monde.

Section 1 : Survol

1.1 Raison d'être et responsabilités

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. Le seul objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport choisis afin de constater les causes et les facteurs contributifs des événements et les lacunes de sécurité sous-jacentes. Le BST fait ensuite des recommandations visant à améliorer la sécurité et à réduire ou éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.

La compétence du BST s'étend à tous les événements[1] de transport qui surviennent dans le réseau de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline de compétence fédérale et qui se produisent au Canada et dans l'espace aérien canadien. Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des aéronefs, des navires ou du matériel roulant de chemin de fer immatriculés ou construits au Canada ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le BST s'acquitte de certaines obligations du Canada dans le domaine de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le BST est principalement financé par le Parlement au moyen d'un crédit pour dépenses de programme et, en tant qu'établissement public, il est autorisé à dépenser les sommes reçues pendant l'année.

Pour plus de détails sur le BST et son processus d'enquête, consultez le site Web du BST à l'adresse http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp.

1.2 Analyse des risques

Le BST est exposé à de nombreuses situations, tant externes qu'internes, qui peuvent avoir des répercussions importantes sur sa capacité d'exécuter son mandat. Les plus grands défis auxquels il a fait face en 2008-2009 sont décrits dans les paragraphes suivants.

---

[1] Un événement de transport est un accident ou un incident associé à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, de l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

Du point de vue externe

Situation économique et répercussion sur les activités liées aux enquêtes

Contrairement à ce qui avait été envisagé, la croissance économique a diminué au cours des cinq derniers mois de 2008, sous l'effet de la tourmente sur les marchés financiers mondiaux. À l'échelle nationale, le produit intérieur brut réel (PIB) a augmenté de 0,5 % en 2008 après avoir progressé de 2,7 % en 2007.

L'industrie du transport aérien dans le monde a été durement touchée par une baisse de la demande, l'augmentation sans précédent du prix des carburants au cours du premier semestre et la diminution de l'ordre de 20 % et plus du transport du fret au cours des quatre derniers mois de l'année[2]. Le nombre de voyages en avion au Canada en provenance des États-Unis et le nombre de ceux en provenance des pays d'outre-mer ont reculé au quatrième trimestre de 2008 respectivement de 4,6 % et de 3,4 % par rapport au dernier trimestre de 2007. Les Canadiens et Canadiennes ont aussi effectué 0,8 % moins de voyages par avion à destination des États-Unis au cours de la même période. Les voyages vers les pays autres que les États-Unis ont toutefois augmenté de 9,1 %. Cette progression poursuit la tendance à la hausse amorcée en 2001[3]. Les échanges commerciaux de services de fret aérien du Canada ont eux aussi connu une augmentation de 4,6 %. Parmi les trois plus importants produits exportés par la voie des airs, on trouvait les aéronefs et le matériel aérien (turbopropulseurs, turboréacteurs et autres turbines) et parmi ceux importés, les aéronefs[4].

Les compagnies ferroviaires ont continué à voir leurs chargements de marchandises diminués. Entre mars 2008 et 2009, leurs chargements de type non intermodal ont fléchi de 14,1 % et ceux de type intermodal, c'est-à-dire le fret conteneurisé et les remorques sur wagon plat, ont fléchi de 11,7 %. Le transport ferroviaire du fret en provenance des États-Unis a également connu une baisse de 15,4 % au cours de cette période[5].

Si l'industrie du transport maritime a explosé au début des années 2000, elle affronte aussi aujourd'hui des vents contraires. À l'automne 2008, Drewry Shipping Consultants, experts britanniques en transport maritime, prévoyaient qu'en 2010 la circulation de conteneurs allait augmenter de 19,4 % par rapport à 2007. Ces chiffres ont été revus à la baisse en raison de la crise économique. À la fin de mars, 453 porte-conteneurs mouillaient l'ancre, paralysés par l'absence de cargaison. C'est plus de 10 % de la flotte

---

2 « Demand Decline Slows – But No Recovery in Sight » dans le communiqué de presse 21 de l'Association internationale du transport aérien, 27 mai 2009

3 Statistique Canada, « Caractéristiques des voyageurs internationaux », *Le Quotidien*, 28 mai 2009

4 Transports Canada, *Les transports au Canada - Un survol*, numéro de catalogue T1-10/2008F

5 Statistique Canada, *Chargements ferroviaires*, mars 2009 (http://www.statcan.gc.ca/pub/52-001-x/52-001-x2009003-fra.htm)

mondiale[6]. Le port de Montréal semble bien s'en sortir pour l'instant. Par contre, en milieu d'année, le port de Vancouver avait déjà vu le volume total des marchandises manutentionnées reculer de 5 % par rapport à l'année précédente[7].

Les chefs de file dans les différents secteurs de transport ont commencé à rajuster l'offre de services de même que leurs infrastructures pour faire face à cette crise mondiale. Par exemple, selon l'Association internationale du transport aérien (AITA), les compagnies ont réduit leurs capacités en faisant voler des avions plus petits sur certaines destinations ou en réduisant les fréquences de certaines dessertes ou même en supprimant certaines liaisons[8]. Selon Drewry Shipping Consultants, de grands armateurs tentent également de négocier avec les chantiers navals le report de la construction de leurs nouveaux navires.

L'année 2008 a donc posé de nombreux défis aux intervenants du réseau des transports. Le nombre d'accidents qui ont été signalés au BST a diminué dans tous les secteurs, mais le nombre d'incidents qui lui ont été signalés a continué légèrement d'augmenter. Le BST a donc été obligé de maintenir un haut niveau d'activités et de surveiller la situation de près afin d'y déceler toute tendance qui pourrait compromettre la sécurité.

Besoins accrus en formation résultant des modifications aux règlements, de l'introduction de systèmes de gestion de la sécurité et des changements technologiques

Afin de maintenir le réseau de transport national sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement, le gouvernement canadien a apporté des modifications aux règles concernant la sécurité aérienne, maritime et ferroviaire du Canada. Il a également adopté une nouvelle approche pour améliorer la sécurité des transports à long terme dont la mise en place progressive de systèmes de gestion de la sécurité dans tous les secteurs du réseau de transport canadien. Ces modifications, combinées à la rapidité des changements technologiques, rendent l'industrie des transports de plus en plus complexe et exercent des pressions sur le BST qui doit non seulement avoir de plus en plus recours à de l'expertise externe, mais qui doit aussi combler les besoins accrus en formation de son personnel, afin de permettre à ses employés de maintenir leurs connaissances à jour et d'acquérir l'expertise technique dont ils ont besoin pour bien s'acquitter de leurs fonctions.

La décision prise cette année de mettre en place une unité dédiée à la formation et aux normes et de mettre à jour le curriculum des enquêteurs contribuera largement à nous aider à réaliser notre mission.

---

6 « Les nouveaux monstres des mers » dans l'*Actualité*, juillet 2009

7 « Transport maritime, une industrie qui prend l'eau » dans *La Presse Affaires*, 29 novembre 2008

8 « Le trafic aérien mondial est menacé » dans *Le Devoir*, 29 avril 2009

Du point de vue interne

Établissement des priorités et gestion de la charge de travail avec les ressources disponibles

Le nombre total d'accidents signalés au BST a diminué au cours du présent exercice, mais le nombre d'incidents a continué d'augmenter. La demande, tant au Canada qu'à l'étranger, pour que le BST entreprenne des enquêtes est donc demeurée élevée. De plus, de nombreuses pressions internes et externes ont continué à être exercées sur les ressources limitées disponibles.

Développement et maintien d'un effectif informé et compétent

Le succès du BST et sa crédibilité dépendent en grande partie de l'expertise, du professionnalisme et des compétences de ses employés. Le BST fait cependant face à des défis en ce qui concerne son effectif. De nombreux postes sont uniques – une seule personne est responsable d'une tâche ou fonction précise.

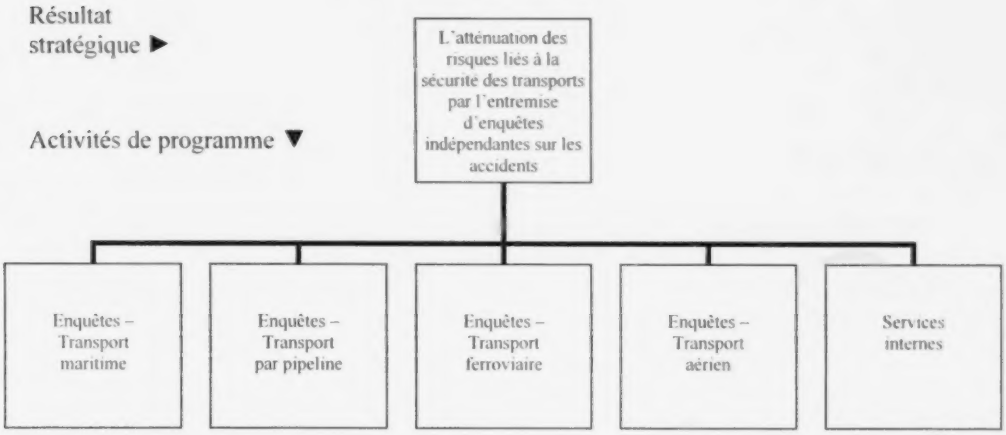
Au cours des trois dernières années, même si l'embauche a augmenté au sein du BST, l'organisation n'a pas été capable de combler tous les postes laissés vacants. Les Services intégrés et les Services opérationnels sont les plus touchés. Le renouvellement de l'effectif demeure une priorité et l'organisation devra continuer à mettre en œuvre et mettre à jour les plans dont elle s'est dotée pour gérer de façon plus stratégique ses ressources humaines afin de s'assurer que la base de connaissances et l'expertise technique du BST sont maintenus.

Examen et amélioration du processus de production des rapports afin d'atteindre une efficacité globale accrue

Le BST s'est engagé à renforcer et à améliorer continuellement sa capacité opérationnelle à mettre en évidence les lacunes de sécurité et à produire des rapports catalyseurs de changements visant a améliorer la sécurité. On avait décidé à la fin de 2007-2008 d'effectuer une étude visant à maximiser le rendement de la Division des publications et des services linguistiques et à s'assurer que les tâches étaient bien axées sur les objectifs de l'organisation. On a commencé à mettre en œuvre les recommandations émanant de cette étude au cours du présent exercice et prévoyons continuer ce travail l'an prochain.

1.3 Résultat stratégique et architecture des activités de programme

Le graphique ci-dessous illustre les activités de programme du BST qui contribuent à l'atteinte du résultat stratégique du BST.



1.4 Ressources

Ressources financières pour 2008-2009 (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
31 434	32 117	31 604

Ressources humaines pour 2008-2009 (ÉTP*)

Prévues	Réelles	Écart
235	221	14

* équivalents temps plein

1.5 Sommaire du rendement

Résultat stratégique du BST : L'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents					
Concordance des activités de programme avec les résultats du gouvernement du Canada : Des collectivités sécuritaires et sécurisées [9]					
Activités de programme	2007-2008 Dépenses réelles	2008-2009 Budget principal des dépenses	2008-2009 Dépenses prévues	2008-2009 Total des autorisations	2008-2009 Dépenses réelles
Enquêtes – Transport maritime	6 661	6 376	6 947	7 066	6 957
Enquêtes – Transport par pipeline	540	580	586	642	574
Enquêtes – Transport ferroviaire	6 313	6 086	6 321	6 745	6 408
Enquêtes – Transport aérien	16 926	15 941	17 580	17 664	17 665
Total	**30 440**	**28 983**	**31 434**	**32 117**	**31 604**

Événements signalés au BST

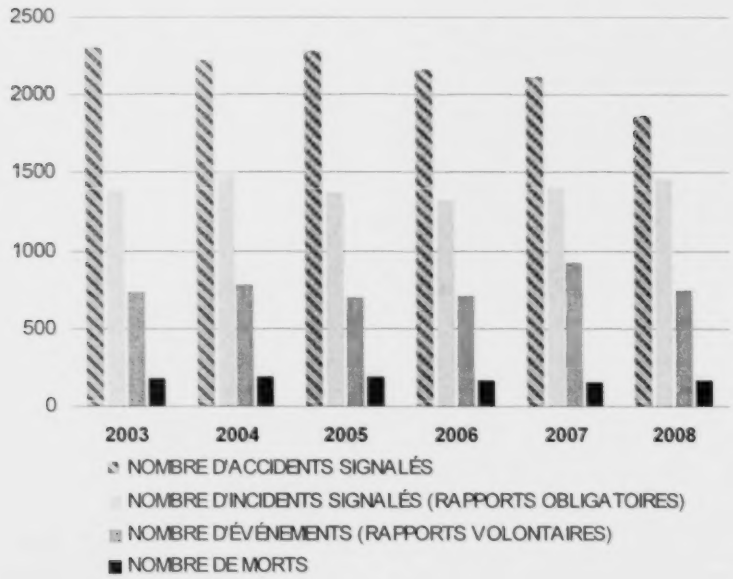
En 2008, 1865 accidents et 1459 incidents ont été signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire des événements[10]. Le nombre d'accidents a diminué de 12 % en 2008 par rapport au nombre d'accidents signalés en 2007 (2109) et de 16 % par rapport à la moyenne annuelle entre 2003 et 2007 (2211). Le nombre d'incidents signalés a augmenté en 2008 (1459) par rapport à 2007 (1410) et à la moyenne annuelle entre 2003 et 2007 (1398). Il y a également eu 742 rapports volontaires sur des incidents. Le nombre total de morts est de 161 en 2008, 8 de plus qu'en 2007, mais 12 de moins que la moyenne entre 2003 et 2007.

---

9 http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/framework-cadre-fra.aspx?Rt=1037

10 Dans le présent rapport, bien que les activités du Bureau soient celles de l'exercice 2008-2009, les statistiques sur les événements portent sur l'année civile 2008 et proviennent des systèmes d'information du BST à moins d'indication contraire. Veuillez prendre note que ces statistiques sont contenues dans une base de données qui est constamment mise à jour. Par conséquent, elles peuvent évoluer quelque peu avec le temps. Les comparaisons se font en général par rapport aux chiffres des 5 ou 10 dernières années. Voir l'annexe A pour la définition des termes *accident*, *incident* et *événement*.

Figure 1 : Événements signalés au BST

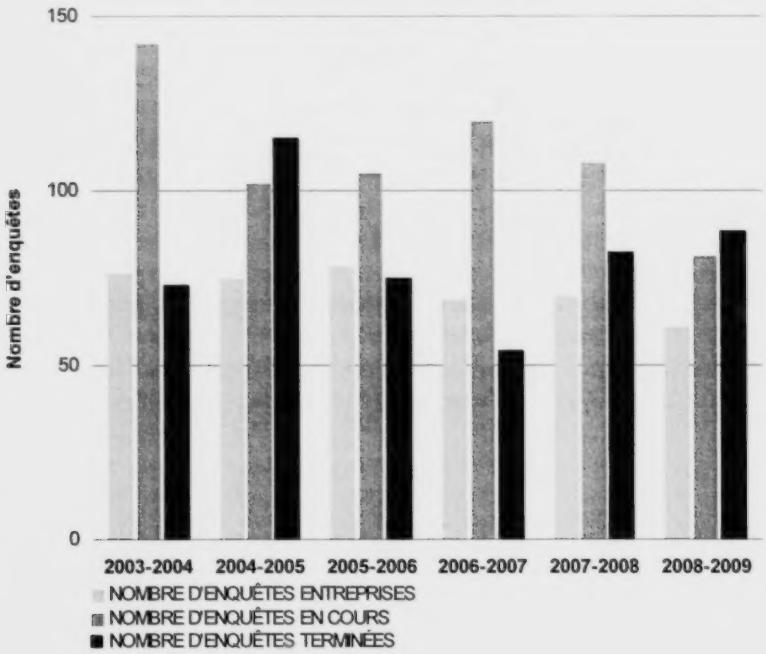


Enquêtes entreprises, en cours et terminées

Le BST a entrepris des enquêtes sur 61 des événements qui lui ont été signalés au cours de l'exercice 2008-2009. Pendant cet exercice, 88 enquêtes ont été terminées comparativement à 82 pendant l'exercice précédent[11]. Le nombre d'enquêtes en cours a diminué à 81 à la fin de l'exercice par rapport à 108 au début. La durée moyenne d'une enquête a diminué à 534 jours en 2008-2009 au lieu de 630 jours dans l'exercice précédent.

[11] On considère qu'une enquête est terminée lorsque le rapport final a été publié.

Figure 2 : Enquêtes entreprises, en cours et terminées



Dans l'ensemble, le BST a connu beaucoup de succès au chapitre des lacunes de sécurité relevées et de la réduction des risques dans le réseau de transport. Les enquêtes du BST donnent lieu à des rapports dans lesquels il présente les lacunes relevées et formule, s'il y a lieu, des recommandations visant à réduire les risques. L'année dernière, toutes les enquêtes entreprises par le BST ont permis de cerner des lacunes de sécurité ou des facteurs contributifs et d'en faire état. Ces résultats révèlent une application rigoureuse de la Politique de classification des événements du BST qui a été établie pour permettre au BST de déterminer s'il y a lieu d'ouvrir une enquête, ainsi qu'une mise en œuvre rigoureuse de la méthode d'enquête. Cette démarche systématique garantit que les ressources du BST sont investies dans les domaines susceptibles de donner les meilleurs résultats sur le plan de la sécurité.

Communications de sécurité émises

En 2008-2009, outre les rapports d'enquête, le BST a produit 68 communications de sécurité, soit 5 recommandations, 31 avis de sécurité et 32 lettres d'information. De l'information sur la sécurité est également communiquée officieusement aux principaux intervenants tout au long du processus d'enquête, ce qui leur permet de prendre immédiatement des mesures de sécurité, s'il y a lieu. Il arrive souvent que l'industrie et le gouvernement prennent des mesures de sécurité dans le cadre d'une enquête du BST. La portée et l'importance de ces mesures de sécurité varient considérablement. Les exploitants prennent souvent des mesures correctives immédiates après en avoir discuté avec les enquêteurs du BST. Les organismes de réglementation comme Transports

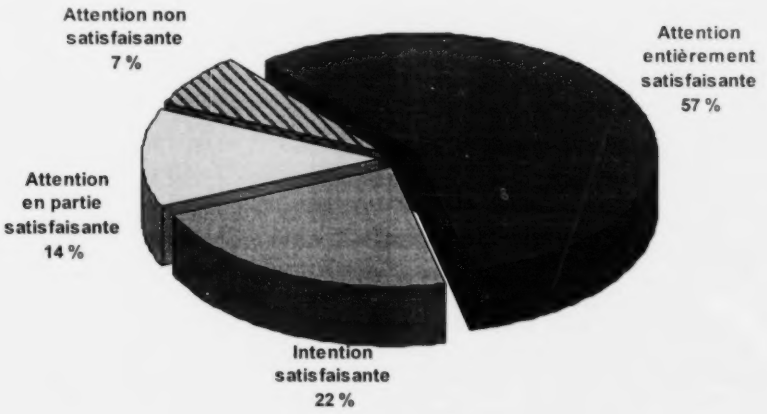
Canada et la Federal Aviation Administration des États-Unis émettent régulièrement des directives exigeant des inspections ou le remplacement de composants sur la foi des conclusions préliminaires du BST. Le cas échéant, plutôt que de formuler des recommandations, le BST peut faire état des mesures correctives déjà prises par l'industrie et les organismes gouvernementaux.

En vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, tout ministre fédéral qui prend connaissance d'une recommandation du BST est tenu, dans les 90 jours, d'informer le Bureau par écrit de toute mesure prise ou envisagée pour corriger la situation ou de préciser les raisons motivant l'absence de mesures correctives. Le Bureau examine chaque réponse afin de déterminer à quel point la lacune de sécurité a été corrigée. Lorsqu'une recommandation suscite des réponses à la fois au Canada et à l'étranger, l'évaluation du Bureau se fonde principalement sur la réponse canadienne. Cette année, le BST a continué à publier sur son site Web (http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp) son évaluation des réponses de l'industrie et des organismes gouvernementaux aux recommandations qu'il a formulées après le 1er janvier 2005.

Entre le 1er janvier 1999 et le 31 décembre 2008, le Bureau a évalué 155 recommandations et a jugé que la réponse dénotait une attention entièrement satisfaisante ou que le dossier était actif (intention satisfaisante, attention en partie satisfaisante ou attention non satisfaisante). En outre, 7 recommandations doivent être évaluées par le Bureau, portant le nombre total à 162.

Dans les 10 ans de 1999 à 2008, la plupart des recommandations du Bureau ont été suivies de changements positifs. Comme l'indique la figure 3, les agents de changement ont pris ou ont l'intention de prendre des mesures qui réduiront considérablement la lacune décrite dans la recommandation dans 79 % des recommandations (attention entièrement satisfaisante dans 57 % des recommandations et intention satisfaisante dans 22 % des recommandations). Dans 14 % des recommandations, les agents de changement ont pris ou ont l'intention de prendre des mesures qui ne pallieront qu'en partie la lacune décrite dans la recommandation (attention en partie satisfaisante). Dans 7 % des recommandations, les agents de changement n'ont pas pris et n'ont pas l'intention de prendre des mesures qui pallieront la lacune décrite dans la recommandation (attention non satisfaisante).

Figure 3 : Catégories des évaluations des réponses, 1999-2008



Communiquer la sécurité des transports aux Canadiens et Canadiennes et au monde des transports

Pour améliorer la sécurité des transports, il est essentiel de communiquer aux Canadiens et Canadiennes ce que nous avons appris en menant des enquêtes sur les accidents. Le BST s'efforce constamment de faire mieux connaître son travail d'enquête et de publier des communications de sécurité opportunes et exactes qui expliquent ce qui s'est passé et pourquoi, et ce qui doit être fait pour améliorer la sécurité des transports et prévenir les accidents.

Dans cette optique, le BST communique ses conclusions aux Canadiens et Canadiennes en mettant à jour régulièrement son site Web, en diffusant des communications de sécurité ainsi que des rapports finaux, et en organisant des événements médias partout au pays.

En 2008-2009, les membres du Bureau ont aussi prononcé des allocutions lors d'événements importants afin de toucher les intervenants de l'industrie des transports et de favoriser l'adoption des recommandations du BST. En particulier, ils ont souligné le 10^{e} anniversaire de l'écrasement du vol 111 de Swissair au large des côtes de Peggy's Cove (Nouvelle-Écosse) en prenant la parole lors de cinq événements au Canada, aux États-Unis, au Royaume-Uni et en Russie. Leurs allocutions ont mis en lumière les progrès accomplis en matière de sécurité et les lacunes de sécurité qui subsistent à la suite de notre enquête sur ce tragique accident.

Bien qu'il soit difficile de mesurer les résultats de nos efforts en vue d'élargir la portée de nos activités de communication et en repousser les limites, des signes tangibles pointent vers un degré d'efficacité relativement à l'obtention des résultats escomptés. Les intervenants et les médias font usage dans leurs activités des messages de sécurité du BST. Les techniques et méthodes du BST suscitent un intérêt soutenu au Canada et de par le monde.

1.6 Contribution des priorités à l'atteinte du résultat stratégique

Le tableau suivant fait état des progrès accomplis à l'égard des priorités en matière de gestion qui avaient été identifiées dans notre Rapport sur les plans et priorités de 2008-2009. Nous avons consacré 734 925 $ à nos projets prioritaires alors que nos prévisions initiales se chiffraient à 691 000 $. Cet écart est le résultat d'une gestion serrée de nos plans d'activités qui nous a permis de réallouer les sommes non utilisées entre les projets ou d'élargir l'ampleur de certains d'entre eux.

Priorités	Type	Progrès accompli	Dépenses prévues (en dollars)	Dépenses réelles (en dollars)
Mise en œuvre des recommandations retenues dans le cadre de l'examen du budget de base et des projets connexes	Déjà établie	Satisfait à presque toutes les attentes. En raison de notre capacité limitée et le besoin d'effectuer des analyses plus poussées dans certains domaines, le travail n'a pas été entièrement terminé. Ces projets seront entièrement terminés au cours du prochain exercice financier.	100 000	149 562
Maintien d'un effectif bien informé et compétent	Permanente	Satisfait à presque toutes les attentes. On a élaboré un plan intégré des ressources humaines et on a entamé sa mise en œuvre. On a terminé les projets pour assurer le transfert des connaissances. On a effectué des progrès significatifs dans la revue et la mise à jour des descriptions de	250 000	226 659

Priorités	Type	Progrès accompli	Dépenses prévues (en dollars)	Dépenses réelles (en dollars)
		travail des employés. Nous avons toutefois reporté la mise à jour du curriculum de formation des enquêteurs au prochain exercice une fois que la Division de la formation et des normes sera entièrement opérationnelle.		
Production des rapports	Déjà établie	Satisfait dans une certaine mesure aux attentes. On a accompli un peu de progrès dans ce domaine. On renouvellera les efforts au cours du prochain exercice financier.	100 000	0
Continuation des travaux résiduels en matière de gestion de l'information	Permanente	Satisfait à presque toutes les attentes. On a encore du travail à effectuer pour mettre en œuvre un système complet de gestion des dossiers.	241 000	358 704
Total			**691 000**	**734 925**

1.7 Profil des dépenses

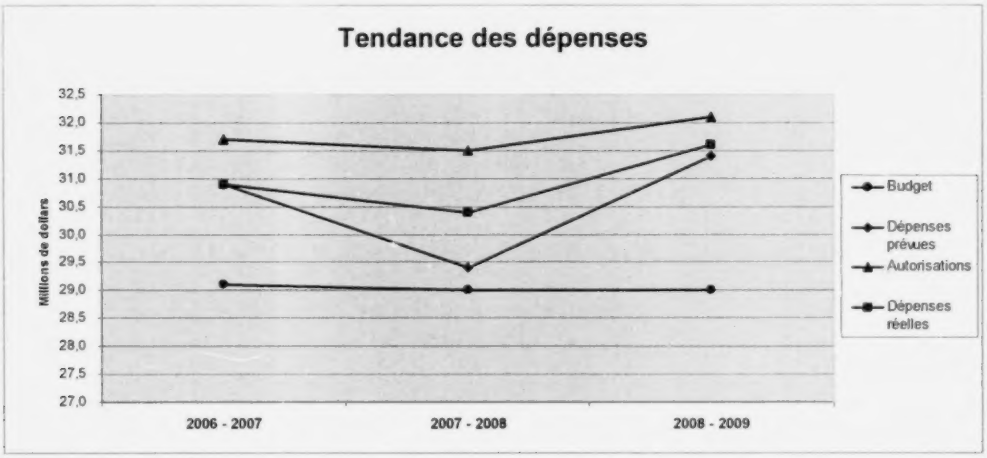
Comme le démontre le tableau suivant, les dépenses de 2008-2009 sont presque identiques à celles des années précédentes. La seule augmentation significative se trouve au niveau des salaires et des gains résultant de la mise en œuvre de nouvelles conventions collectives.

Crédits votés et législatifs (en milliers de dollars)					
Crédit voté ou legislatif (L)	**Libellé**	**2006-2007 Dépenses réelles**	**2007-2008 Dépenses réelles**	**2008-2009 Budget principal des dépenses**	**2008-2009 Dépenses réelles**
	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports				
10	Dépenses de programmes	27 473	27 104	25 589	28 251
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	3 403	3 287	3 394	3 319
(L)	Dépenses du produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État	4	39		15
(L)	Dépenses en vertu de l'article 29.1(1) de la *Loi sur la gestion financière*	4	10		19
	Total	**30 884**	**30 440**	**28 983**	**31 604**

Le graphique ci-après illustre la tendance des dépenses du BST sur une période de trois ans. Les niveaux de référence sont demeurés stables au cours des trois dernières années. Toutefois, l'organisation a obtenu des autorisations supplémentaires par le biais du Budget supplémentaire des dépenses et des crédits du Conseil du Trésor. Ces autorisations avaient principalement pour but de défrayer les coûts découlant des augmentations accordées en vertu des conventions collectives et d'obtenir les reports de fonds des années précédentes.

Les dépenses réelles de 2008-2009 correspondent presque aux plans de dépenses de la gestion. Une gestion financière plus serrée tout au cours de l'année a aidé l'organisation à assurer une meilleure utilisation de ses ressources et à réduire son report de fonds de fin d'année à environ 500 000 $.

Figure 4 : Tendance des dépenses



Section 2 : Analyse des activités de programme

2.1 Résultat stratégique

L'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents.

2.2 Activités de programme

Le BST a quatre principales activités de programme, soit mener des enquêtes de sécurité dans les quatre secteurs de transport suivants :

- Transport maritime
- Transport par pipeline
- Transport ferroviaire
- Transport aérien

Dans le cadre de chaque programme, le personnel procède à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport choisis. Il identifie les causes et les facteurs contributifs, évalue les risques pour le réseau, formule des recommandations pour améliorer la sécurité, publie des rapports d'enquête, communique aux intervenants des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation auprès des principaux agents de changement, et évalue les réponses aux recommandations et en assure le suivi. Ces activités sont accomplies par des enquêteurs hautement qualifiés qui sont des experts dans leur domaine opérationnel. Ces derniers travaillent également en étroite collaboration avec d'autres spécialistes qui œuvrent dans les secteurs suivants : l'ingénierie et le domaine technique, la macro-analyse, la performance humaine ainsi que les communications.

Les Services internes contribuent également à l'atteinte du résultat stratégique du BST. Ils comprennent les groupes d'activités et de ressources connexes qui sont administrées de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales du BST. Ces groupes sont : les services de gestion et de surveillance, les services en ressources humaines, les services financiers et administratifs (incluant les services liés aux installations, aux biens et aux approvisionnements), les services de gestion de l'information et les services de la technologie de l'information.

2.3 Avantages pour les Canadiens et les Canadiennes

La sécurité des transports constitue une responsabilité partagée et le BST agit comme catalyseur afin de convaincre l'industrie et le gouvernement de régler les lacunes de sécurité que nous avons décelées. La plupart des enquêtes menées par le personnel des programmes du BST ont contribué encore cette année à modifier les pratiques d'exploitation, le matériel ou la réglementation régissant l'industrie du transport. Ces changements ont permis de promouvoir la sécurité des transports tant sur nos voies

navigables et le long de nos pipelines et chemins de fer que dans nos espaces aériens. De ce fait, un plus grand nombre de Canadiens et Canadiennes sont parvenus à destination en toute sécurité, tant au pays qu'à l'étranger. Pour obtenir des renseignements détaillés sur les activités du BST dans les quatre secteurs de transport, veuillez consulter le Rapport annuel au Parlement du BST de 2008-2009 au http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/publications/index.asp

2.4 Analyse du rendement par activité de programme

Les tableaux suivants présentent les résultats attendus, les indicateurs de rendement et les objectifs pour chacune des activités de programme du BST.

2.4.1 Enquêtes – Transport maritime

Activité de programme : Enquêtes – Transport maritime					
Ressources financières 2008-2009 (milliers de dollars)			**Ressources humaines 2008-2009 (ÉTP)**		
Dépenses prévues	**Total des autorisations**	**Dépenses réelles**	**Prévues**	**Réelles**	**Écart**
6 947	7 066	6 957	56	50	6

Résultats attendus	**Indicateurs de rendement**	**Objectifs**	**État et sommaire du rendement**
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes	Nombre de rapports d'enquête terminés	Publication de 18 rapports d'enquête	Objectif entièrement atteint. Le BST a publié 18 rapports.
	Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête	Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête est de moins de 790 jours	Objectif presque atteint. Le temps moyen pour terminer les rapports était de 796 jours.
	Nombre de communications de sécurité émises	Non déterminés	Le BST a émis : - 2 recommandations de sécurité - 7 avis de sécurité - 12 lettres d'information

Activité de programme : Enquêtes – Transport maritime			
Communications sur la sécurité plus efficaces	Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations sur une période de 10 ans	Non déterminés	De 1999 à 2008, 87 % des réponses aux recommandations ont obtenu une attention entièrement satisfaisante ou une intention satisfaisante.

Analyse du rendement

Le BST a publié 18 rapports d'enquête maritime et réduit à 796 jours le temps moyen pour terminer un rapport, soit 6 jours de plus que l'objectif visé. Il faut toutefois souligner que, parmi les 18 rapports terminés, 2 l'ont été à l'intérieur de 304 jours. Si l'on compare les résultats de cette année à ceux de l'an dernier, on dénote un nombre égal d'enquêtes entreprises et une légère diminution du nombre d'enquêtes terminées, soit 18 comparativement à 19. Parmi les 18 enquêtes terminées, 1 avait débuté pendant le présent exercice, 18 % (3) au cours de 2007-2008, 47 % (8) au cours de 2006-2007 et 33 % (6) au cours des exercices précédents. Le temps moyen pour terminer un rapport d'enquête est passé de 936 jours en 2007-2008 à 796 jours en 2008-2009, une diminution de 15 %.

De 1999 à 2008, la grande majorité des recommandations de sécurité dans le transport maritime ayant fait l'objet d'une évaluation par le Bureau ont été suivies de changements positifs. En effet, les agents de changement ont pris ou ont l'intention de prendre des mesures qui réduiront considérablement les lacunes décrites dans la recommandation dans 87 % des cas.

2.4.2 Enquêtes – Transport par pipeline

Activité de programme : Enquêtes – Transport par pipeline					
Ressources financières 2008-2009 (milliers de dollars)			**Ressources humaines 2008-2009 (ÉTP)**		
Dépenses prévues	**Total des autorisations**	**Dépenses réelles**	**Prévues**	**Réelles**	**Écart**
586	642	574	4	4	0

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	État et sommaire du rendement
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes	Nombre de rapports d'enquête terminés	Publication de 2 rapports d'enquête	Objectif atteint. Le BST a publié 2 rapports.
	Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête	Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête est de moins de 548 jours	Objectif dépassé. Le temps moyen pour terminer les rapports était de 542 jours.
	Nombre de communications de sécurité émises	Non déterminés	Le BST a publié 1 lettre d'information.
Communications sur la sécurité plus efficaces	Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations sur une période de 10 ans	Non déterminés	De 1999 à 2008, 100 % des réponses aux recommandations ont obtenu une attention entièrement satisfaisante ou une intention satisfaisante.

Analyse du rendement

Le BST a publié 2 rapports d'enquête de pipeline. Si l'on compare les résultats de cette année à ceux de l'an dernier, on dénote que le BST a entrepris une nouvelle enquête plutôt que deux et en a terminé deux comme l'an dernier. Les 2 enquêtes terminées avaient été entreprises au cours de l'exercice précédent. De plus, le temps moyen pour

terminer un rapport d'enquête est passé de 489 jours en 2007-2008 à 542 jours, une augmentation de 10,8 %. De 1999 à 2008, la seule recommandation ayant fait l'objet d'une évaluation par le Bureau a été suivie de changements positifs.

2.4.3 Enquêtes – Transport ferroviaire

Activité de programme : Enquêtes – Transport ferroviaire					
Ressources financières 2008-2009 (milliers de dollars)			**Ressources humaines 2008-2009 (ÉTP)**		
Dépenses prévues	**Total des autorisations**	**Dépenses réelles**	**Prévues**	**Réelles**	**Écart**
6 321	6 745	6 408	48	44	4

Résultats attendus	**Indicateurs de rendement**	**Objectifs**	**État et sommaire du rendement**
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes	Nombre de rapports d'enquête publiés	Publication de 20 rapports d'enquête	Objectif dépassé. Le BST a publié 22 rapports.
	Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête	Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête est de moins de 548 jours	Objectif dépassé. Le temps moyen pour terminer les rapports était de 539 jours.
	Nombre de communications de sécurité émises	Non déterminés	Le BST a publié : - 2 recommandations de sécurité - 11 avis de sécurité - 12 lettres d'information
Communications sur la sécurité plus efficaces	Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations sur une période de 10 ans	Non déterminés	De 1999 à 2008, 78 % des réponses aux recommandations ont obtenu une attention entièrement satisfaisante ou une intention satisfaisante.

Analyse du rendement

Le BST a publié 22 rapports d'enquête ferroviaire. Ces rapports ont été terminés dans un délai moyen de 539 jours, soit 9 jours de moins que l'objectif visé. Si l'on compare les résultats de cette année à ceux de l'an dernier, on dénote un nombre égal d'enquêtes entreprises et une augmentation de 57 % du nombre d'enquêtes terminées, soit 22 comparativement à 14. Parmi les 22 enquêtes terminées, 4,5 % (1) avaient débuté pendant le présent exercice, 40,9 % (9) au cours de 2007-2008 et 50,0 % (11) au cours de 2006-2007 et ! antérieurement. Le temps moyen pour terminer un rapport d'enquête est passé de 697 jours en 2007-2008 à 539 jours en 2008-2009, une diminution de 22,7 %.

De 1999 à 2008, la grande majorité des recommandations de sécurité dans le transport ferroviaire ayant fait l'objet d'une évaluation par le Bureau ont été suivies de changements positifs. En effet, les agents de changement ont pris ou ont l'intention de prendre des mesures qui réduiront considérablement les lacunes décrites dans la recommandation dans 78 % des cas.

2.4.4 Enquêtes – Transport aérien

Activité de programme : Enquêtes – Transport aérien					
Ressources financières 2008-2009 (milliers de dollars)			**Ressources humaines 2008-2009 (ÉTP)**		
Dépenses prévues	**Total des autorisations**	**Dépenses réelles**	**Prévues**	**Réelles**	**Écart**
17 580	17 664	17 665	127	123	4

Résultats attendus	**Indicateurs de rendement**	**Objectifs**	**État et sommaire du rendement**
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes	Nombre de rapports d'enquête terminés	Le nombre d'enquêtes entreprises n'excédera pas la capacité de production du BST, soit 60 rapports d'enquête par année.	Objectif atteint. Le BST a entrepris 43 enquêtes et publié 46 rapports.
	Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête	Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête est de moins de 457 jours	Objectif dépassé. Le temps moyen pour terminer les rapports était de 430 jours.

Activité de programme : Enquêtes – Transport aérien			
	Nombre de communications de sécurité émises	Non déterminés	Le BST a émis : - 1 recommandation de sécurité - 13 avis de sécurité - 8 lettres d'information
Communications sur la sécurité plus efficaces	Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations sur une période de 10 ans	Non déterminés	De 1999 à 2008, 75 % des réponses aux recommandations ont obtenu une attention entièrement satisfaisante ou une intention satisfaisante.

Analyse du rendement

Le BST a entrepris 43 nouvelles enquêtes maritimes et publié 46 rapports. Si l'on compare les résultats de cette année à ceux de l'an dernier, on dénote une diminution du nombre d'enquêtes entreprises, soit 43 comparativement à 49 et une légère diminution du nombre d'enquêtes terminées, soit 46 comparativement à 47. Parmi les 46 enquêtes terminées, 9 % (4) avaient débuté pendant le présent exercice, 67 % (31) en 2007-2008 et 24 % (11) en 2006-2007. Le temps moyen pour terminer un rapport d'enquête est toutefois passé de 493 jours en 2007-2008 à 430 jours en 2008-2009, une diminution de 12,8 %. En effet, le BST a excédé son objectif en publiant ses rapports en 27 jours de moins que l'objectif visé. Le BST a publié rapidement les lacunes de sécurité qu'il a identifiées grâce à ses avis de sécurité et ses lettres d'information.

De 1999 à 2008, la grande majorité des recommandations de sécurité dans le transport aérien ayant fait l'objet d'une évaluation par le Bureau ont été suivies de changements positifs. Les agents de changement ont pris ou ont l'intention de prendre des mesures qui réduiront considérablement les lacunes décrites dans les recommandations dans 75 % des cas.

Section 3 : Renseignements supplémentaires

3.1 Principales données financières

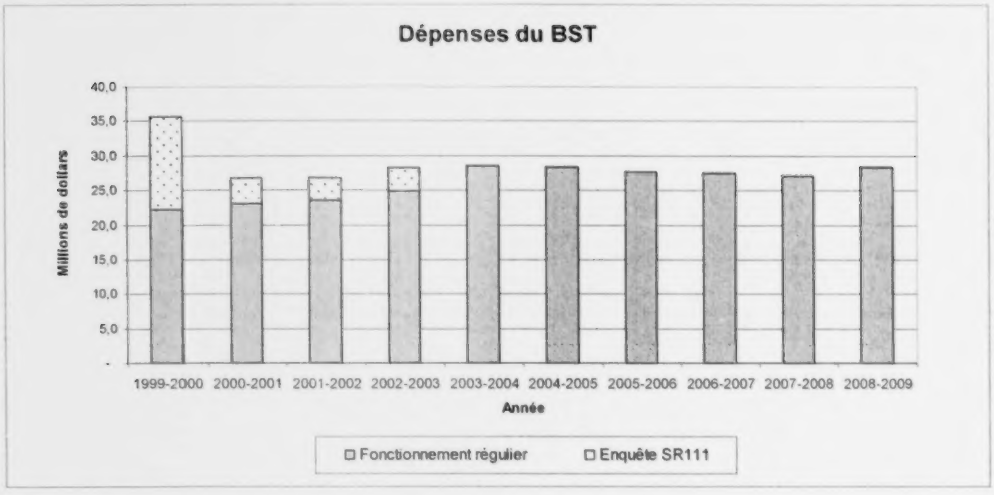
Les principales données financières présentées dans cette section fournissent des renseignements supplémentaires sur la position financière du BST et son fonctionnement.

Le BST a amorcé l'année avec un Budget principal autorisé de 28,9 millions de dollars. Des autorisations supplémentaires (virements de crédits du Conseil du Trésor) de 3,2 millions de dollars ont été approuvées au cours de l'année. Ce montant comprenait 1,3 million de dollars du report de fonds non utilisés de l'exercice précédent, 1,3 million de dollars pour les rajustements par suite des négociations collectives et 0,6 million de dollars pour les dépenses relatives aux prestations de départ et aux congés parentaux. Donc, les autorisations totales se sont chiffrées à 32,1 millions de dollars.

Les dépenses réelles en espèces pour l'exercice financier ont totalisé 31,6 millions de dollars, ce qui signifie que les fonds non utilisés à la fin de l'exercice étaient de 513 000 $. Ces dépenses correspondent à une augmentation des dépenses d'environ 1,2 million de dollars comparativement à l'exercice précédent. Cette augmentation est principalement attribuable aux augmentations de salaire en raison des négociations collectives. Il est à noter que les fonds non utilisés à la fin de l'exercice sont considérablement moins élevés que ceux des années précédentes en raison de méthodes de gestion financière plus strictes tout au cours de l'année.

Au cours des 10 dernières années, les dépenses du BST ont augmenté progressivement chaque année surtout en raison des augmentations salariales et de l'exécution de projets spéciaux pour lesquels des fonds à court terme avaient été reçus (voir la figure 5). Pendant la période de 1998-1999 à 2002-2003, des coûts considérables ont été affectés à l'enquête sur l'accident au vol 111 de Swissair (SR111), coûts d'environ 57 millions de dollars. Les résultats financiers pour la période de 2002-2003 à 2004-2005 comprennent également des dépenses encourues pour le financement à court terme reçu du Parlement pour régler des pressions spécifiques en matière de ressources. Ces dépenses ont totalisé 0,2 million de dollars, 2,4 millions de dollars et 2,1 millions de dollars respectivement. Les dépenses se sont ensuite stabilisées à environ 29 millions de dollars.

Figure 5 : Dépenses du BST



États financiers

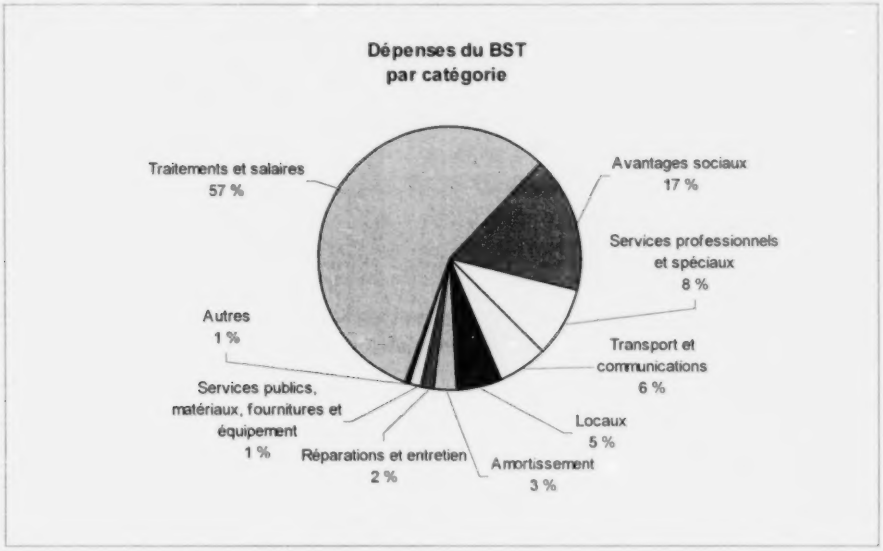
Le BST prépare des états financiers annuels selon une comptabilité d'exercice. Ces états financiers sont vérifiés par le Bureau du vérificateur général du Canada. L'annexe B renferme les états financiers vérifiés du BST pour l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 2009, ainsi que le rapport connexe du vérificateur.

Selon une comptabilité d'exercice, les dépenses totales du BST s'élèvent à 36,07 millions de dollars et les revenus totalisent 0,03 million de dollars, ce qui donne un coût net de fonctionnement de 36,04 millions de dollars pour 2008-2009. Ce montant comprend 3,8 millions de dollars en services reçus à titre gracieux d'autres ministères fédéraux, ainsi qu'une augmentation de 0,8 million de dollars des charges à payer pour les avantages sociaux. Les dépenses d'amortissement sur les immobilisations corporelles ont totalisé environ 1 million de dollars, montant qui a été compensé par un montant semblable des investissements dans l'achat de nouvelles immobilisations.

Le coût net de fonctionnement du ministère a quelque peu augmenté au cours des dernières années, mais les dépenses totales du BST représentent un coût approximatif de 1,07 $ par citoyen canadien. Grâce à ce montant, le Canada peut maintenir la capacité de mener des enquêtes sur des lacunes importantes dans les quatre modes de transport du réseau national.

Le graphique suivant montre les dépenses par catégorie principale.

Figure 6 : Dépenses du BST par catégorie



3.2 Tableaux supplémentaires

La version électronique des tableaux de renseignements supplémentaires suivants est disponible sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor à l'adresse www.tbs-sct.gc.ca/estsd-bddc/index-fra.asp.

- Frais d'utilisation
- Vérifications internes et évaluations
- Réponses aux comités parlementaires et vérifications externes

Frais d'utilisation				
Frais d'utilisation	Type de frais	Pouvoir d'établissement des frais	Date de la dernière modification	2008-2009 Revenus réels (en dollars)
Frais demandés pour le traitement des demandes d'accès faites en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* (LAI)	Autres produits et services	*Loi sur l'accès à l'information*	1992	345

Vérifications internes et évaluations				
Titre de la vérification interne	Type de vérification	État	Date d'achèvement	Lien électronique au rapport
Vérification des dépenses en temps supplémentaire	Dépenses de fonctionnement	Terminée	Octobre 2008	http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/divulgation-disclosure/verification-audit/2008-2009/ia_overtime.asp
Vérification du Programme d'hygiène et de sécurité au travail	Dépenses de programme	Débutée en février 2009		
Évaluations				
Au cours de 2008-2009, le BST n'a pas terminé d'évaluations de programme.				

Réponse aux comités parlementaires et vérifications externes
Au cours de la période de rapport, aucun comité parlementaire n'a formulé de recommandation à l'intention du BST en particulier. La Vérificatrice générale a effectué une vérification des états financiers du BST et émis une opinion sans réserve. Au cours de 2008-2009, on avait inclus le BST dans une vérification horizontale des contrats octroyés par les petits ministères et organismes. Aucun enjeu important n'a été relevé au cours de cette vérification et on n'a émis aucune recommandation à l'intention du BST en particulier.

3.3 Contacts avec le BST

Pour des renseignements complémentaires sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada et ses activités, consultez notre site Web à l'adresse http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp. Vous pouvez également communiquer avec nous à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage
4e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

Adresse électronique : communications@bst-tsb.gc.ca
Téléphone sans frais : 1 800 387-3557
Télécopieur : 819-997-2239

Annexe A – Définitions

Accident	de façon générale, événement de transport qui entraîne des blessures graves ou cause la mort d'une personne ou des dommages considérables aux biens matériels, en particulier dans la mesure où il a une incidence sur la sécurité des opérations (voir le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* pour plus de détails)
Avis de sécurité	moyen moins officiel qu'une recommandation pour signaler un problème de sécurité moins important à un responsable gouvernemental ou non gouvernemental
Événement	accident ou incident de transport
Incident	de façon générale, événement de transport dont les conséquences sont moins graves que celles d'un accident, mais qui aurait pu causer un accident (voir le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* pour plus de détails)
Lettre d'information sur la sécurité	lettre contenant de l'information liée à la sécurité, faisant souvent état de dangers locaux, adressée aux responsables gouvernementaux et aux dirigeants d'entreprises
Recommandation de sécurité	moyen officiel utilisé pour attirer l'attention sur un problème de sécurité au sein du réseau de transport et qui demande habituellement une réponse de la part d'un ministre

Annexe B – États financiers vérifiés

Déclaration de responsabilité de la direction

BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice terminé le 31 mars 2009 et toute l'information y figurant incombe à la direction du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information présentée dans les états financiers. Certaines informations présentées dans les états financiers sont fondées sur les meilleures estimations et le jugement de la direction et tiennent compte de l'importance relative. Pour s'acquitter de ses obligations au chapitre de la comptabilité et de la présentation des rapports, la direction tient des comptes qui permettent l'enregistrement centralisé des opérations financières du BST. L'information financière soumise pour la préparation des *Comptes publics du Canada* et incluse dans le *Rapport ministériel sur le rendement* du BST concorde avec les présents états financiers.

La direction possède un système de gestion financière et de contrôle interne conçu pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés et que les opérations sont conformes à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qu'elles sont exécutées en conformité avec les règlements, qu'elles respectent les autorisations du Parlement et qu'elles sont comptabilisées de manière à rendre compte de l'utilisation des fonds publics. La direction veille également à l'objectivité et à l'intégrité des données de ses états financiers par la sélection appropriée, la formation et le perfectionnement d'employés qualifiés, par une organisation assurant une séparation appropriée des responsabilités et par des programmes de communication visant à assurer la compréhension des règlements, des politiques, des normes et des responsabilités de gestion dans tout le BST.

Les états financiers du BST ont fait l'objet d'une vérification par la vérificatrice générale du Canada, le vérificateur indépendant du gouvernement du Canada.

La présidente,

Wendy A. Tadros.

Wendy A. Tadros

Le dirigeant principal des finances,

Jean L. Laporte, FCGA

Gatineau, Canada

Le 8 juillet 2009

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

À la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada
et à la présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada

J'ai vérifié l'état de la situation financière du Bureau de la sécurité des transports du Canada au 31 mars 2009 et les états des résultats, des capitaux propres du Canada et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière du Bureau de la sécurité des transports du Canada au 31 mars 2009 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Régent Chouinard, CA
directeur principal

Ottawa, Canada
Le 8 juillet 2009

240 rue Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0G6

État de la situation financière

BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA

31 mars (en milliers de dollars)	2009	2008
Actif		
Actifs financiers		
Somme à recevoir du Trésor	**3 090**	2 163
Créances et avances (note 4)	**176**	317
Total des actifs financiers	**3,266**	2,480
Actifs non financiers		
Charges payées d'avance	**70**	38
Stocks	**119**	76
Immobilisations corporelles (note 5)	**5 490**	5 382
Total des actifs non financiers	**5 679**	5 496
TOTAL de l'actif	**8 945**	7 976
Passif et capitaux propres du Canada		
Passif		
Créditeurs et charges à payer	**3 208**	2 439
Indemnités de vacances et congés compensatoires	**919**	974
Indemnités de départ (note 6)	**4 707**	3 802
Total du passif	**8 834**	7 215
Capitaux propres du Canada	**111**	761
TOTAL du passif et des capitaux propres du Canada	**8 945**	7 976

Passif éventuel (note 7)
Obligations contractuelles (note 8)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

La présidente,

Wendy A. Tadros

Wendy A. Tadros

Le dirigeant principal des finances,

Jean L. Laporte, FCGA

Gatineau, Canada
Le 8 juillet 2009

État des résultats

BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA

Exercice terminé le 31 mars

(en milliers de dollars)

	2009	2008
Charges		
Salaires	**20 486**	19 544
Avantages sociaux	**5 989**	4 418
Services professionnels et spéciaux	**3 034**	2 891
Transport et communications	**2 267**	2 050
Installations	**1 948**	1 937
Amortissement	**1 012**	944
Entretien et réparations	**661**	625
Services publics, fournitures, approvisionnements et matériel	**445**	445
Locations	**125**	138
Information	**84**	185
Perte sur cession d'actifs	**19**	17
Autres charges	**-**	6
TOTAL des charges	**36 070**	33 200
Revenus		
Autres revenus non fiscaux	**20**	21
Vente de biens et services	**8**	17
TOTAL des revenus	**28**	38
Coût de fonctionnement net	**36 042**	33 162

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des capitaux propres du Canada

BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA

Exercice terminé le 31 mars (en milliers de dollars)	2009	2008
Capitaux propres du Canada, début de l'exercice	**761**	172
Coût de fonctionnement net	**(36 042)**	(33 162)
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada (note 3 (c))	**30 653**	30 001
Variation de la somme à recevoir du Trésor	**927**	351
Services reçus gratuitement (note 9(a))	**3 812**	3 399
Capitaux propres du Canada, fin de l'exercice	**111**	761

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA

Exercice terminé le 31 mars (en milliers de dollars)	2009	2008
Activités de fonctionnement		
Coût de fonctionnement net	**36 042**	33 162
Éléments hors trésorerie :		
Services reçus gratuitement (note 9 a))	**(3 812)**	(3 399)
Amortissement des immobilisations corporelles	**(1 012)**	(944)
Perte sur cession et dépréciation des immobilisations corporelles	**(19)**	(17)
Variations à l'état de la situation financière :		
Diminution des créances et avances	**(141)**	(12)
Augmentation (diminution) des charges payées d'avance	**32**	(15)
Augmentation (diminution) des stocks	**43**	(4)
Augmentation du passif	**(1 619)**	(51)
Encaisse utilisée pour les activités de fonctionnement	**29 514**	28 720
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition d'immobilisations corporelles	**1 150**	1 314
Produit de cession d'immobilisations corporelles	**(11)**	(33)
Encaisse utilisée pour les activités d'investissement en immobilisations	**1 139**	1 281
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	**30 653**	30 001

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires aux états financiers

BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA

1. Pouvoirs et objectifs

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST) a été constitué en 1990 en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, et est un établissement public nommé à l'annexe II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Dans ses activités quotidiennes, le BCEATST est aussi connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou tout simplement le BST. La mission du BST est de promouvoir la sécurité des transports. Le BST cherche à constater les manquements à la sécurité dans les accidents de transport et à faire des recommandations en vue de les éliminer ou de les réduire. De plus, le BST peut mener, outre des enquêtes indépendantes incluant des enquêtes publiques sur des accidents sélectionnés, des études sur des questions plus générales liées à la sécurité des transports. Le BST a le pouvoir exclusif, lorsqu'il fait enquête, d'émettre des conclusions sur les causes et les facteurs contributifs. Les charges de fonctionnement du BST sont financées par une autorisation budgétaire annuelle, alors que les cotisations aux régimes d'avantages sociaux sont financées par des autorisations législatives.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

(a) Crédits parlementaires

Le BST est financé par le gouvernement du Canada au moyen de crédits parlementaires. Les crédits consentis au BST ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers en conformité avec les principes comptables généralement reconnus du Canada étant donné que les crédits sont fondés, dans une large mesure, sur les besoins de trésorerie. Par conséquent, les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et dans l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qui sont prévus par les crédits parlementaires. La note 3 présente un rapprochement général entre les deux méthodes de présentation de rapports financiers.

(b) Encaisse nette fournie par le gouvernement

Le BST fonctionne au moyen du Trésor, qui est administré par le receveur général du Canada. La totalité de l'encaisse reçue par le BST est déposée au Trésor, et tous les décaissements faits par le BST sont prélevés sur le Trésor. L'encaisse nette fournie par le gouvernement est la différence entre toutes les rentrées de fonds et toutes les sorties de fonds, y compris les opérations entre les ministères au sein du gouvernement fédéral.

(c) Somme à recevoir du Trésor

La somme à recevoir du Trésor représente le montant d'argent que le BST a le droit de retirer du Trésor, sans autre autorisation, pour s'acquitter de ses dettes.

(d) Revenus

Les revenus sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents surviennent.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

(e) Charges

Les charges sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice :

- Les indemnités de vacances et les congés compensatoires sont passés en charges au fur et à mesure que les employés en acquièrent le droit en vertu de leurs conditions d'emploi respectives.
- Les services reçus gratuitement d'autres ministères sont comptabilisés à titre de charges de fonctionnement à leur coût estimatif.

(f) Avantages sociaux futurs

- Prestations de retraite : Les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique, un régime multi employeurs administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations du BST au régime sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées et elles représentent l'obligation totale du BST découlant du régime. En vertu des dispositions législatives en vigueur, le BST n'est pas tenu de verser des cotisations au titre de toute insuffisance actuarielle du régime.
- Indemnités de départ : Les employés ont droit à des indemnités de départ, prévues dans leurs conventions collectives ou les conditions d'emploi. Le coût de ces indemnités s'accumule à mesure que les employés effectuent les services nécessaires pour les gagner. Le coût des avantages sociaux gagnés par les employés est calculé à l'aide de l'information provenant des résultats du passif déterminé par calcul actuariel pour les indemnités de départ pour l'ensemble du gouvernement.

(g) Créances

Les créances sont comptabilisées en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Une provision est établie pour les créances dont le recouvrement est incertain.

(h) Stocks

Les stocks se composent de pièces, de matériel et de fournitures conservés pour l'exécution du programme à une date ultérieure et ne sont pas destinés à la revente. Ils sont évalués au coût. S'ils n'ont plus de potentiel de service, ils sont évalués au moindre du coût ou de la valeur de réalisation nette.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

(i) Immobilisations corporelles

Toutes les immobilisations corporelles et les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 2 000 $ sont comptabilisées à leur coût d'achat.

Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation, comme suit :

Catégorie d'immobilisation corporelle	Période d'amortissement
Immeubles	30 ans
Ameublement	10 ans
Matériel de bureau	5 ans
Matériel de laboratoire	10 ans
Matériel informatique	4 ans
Logiciels (achetés)	3 ans
Logiciels (développés à l'interne)	10 ans
Véhicules automobiles	7 ans
Autres véhicules	15 ans
Améliorations locatives	Le moindre du reste de la durée du bail ou de la vie utile de l'amélioration

(j) Incertitude relative à la mesure

La préparation de ces états financiers conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public, exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés des actifs, des passifs, des revenus et des charges présentés dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables. Les principaux éléments pour lesquels des estimations sont faites sont la durée de vie utile des immobilisations corporelles, les hypothèses sous-jacentes pour le passif au titre des indemnités de départ et l'évaluation du passif éventuel. Les résultats réels pourraient différer des estimations de manière significative. Les estimations de la direction sont examinées périodiquement et, à mesure que des rajustements deviennent nécessaires, ils sont constatés dans les états financiers de l'exercice où ils sont connus.

3. Crédits parlementaires

Le BST reçoit son financement au moyen de crédits parlementaires annuels. Les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et l'état de la situation financière d'un exercice peuvent être financés au moyen de crédits parlementaires qui ont été autorisés dans des exercices antérieurs, pendant l'exercice en cours ou qui le seront dans des exercices futurs. En conséquence, les résultats de fonctionnement nets du BST diffèrent selon qu'ils sont présentés selon leur financement octroyé par le gouvernement ou selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les différences sont rapprochées dans les tableaux suivants :

(a) Rapprochement du coût de fonctionnement net et des crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice :

(en milliers de dollars)	2009	2008
Coût de fonctionnement net	**36 042**	33 162
Rajustements pour les éléments ayant une incidence sur le coût de fonctionnement net, mais qui n'ont pas d'incidence sur les crédits :		
Ajouter (déduire) :		
Services reçus gratuitement	**(3 812)**	(3 399)
Amortissement des immobilisations corporelles	**(1 012)**	(944)
Perte sur cession et dépréciation des immobilisations corporelles	**(19)**	(17)
Indemnités de départ	**(905)**	218
Indemnités de vacances et congés compensatoires	**55**	71
Remboursements des charges d'exercices antérieurs	**-**	21
Divers revenus non fiscaux	**28**	17
Rajustements aux comptes créditeurs de fin d'exercice	**1**	16
Autres ajustements	**1**	-
	30 379	29 145
Rajustements pour les éléments sans incidence sur le coût de fonctionnement net, mais ayant une incidence sur les crédits :		
Ajouter (déduire) :		
Acquisition d'immobilisations corporelles	**1 150**	1 314
Augmentation (diminution) des charges payées d'avance	**32**	(15)
Augmentation (diminution) des stocks	**43**	(4)
Crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice	**31 604**	30 440

(b) Crédits parlementaires fournis et utilisés :

(en milliers de dollars)	2009	2008
Charges de fonctionnement du BCEATST - Crédit 10	**25 589**	25 415
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 15	**1 329**	954
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 25	**1 271**	1 274
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 30	**575**	567
Dépense des revenus perçus en vertu de l'article 29.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*	**19**	10
Cotisations législatives aux régimes d'avantages sociaux	**3 319**	3 287
Dépense du produit de cession de biens excédentaires de l'État	**15**	39
TOTAL des autorisations	**32 117**	31 546
Moins: Crédits non utilisés - Fonctionnement	**(513)**	(1 106)
Crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice	**31 604**	30 440

3. Crédits parlementaires (suite)

(c) Rapprochement de l'encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada et des crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice :

(en milliers de dollars)	2009	2008
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	**30 653**	30 091
Produits de cession des immobilisations corporelles	**11**	33
Remboursement des charges d'exercices antérieurs	**-**	21
Divers revenus non fiscaux	**28**	17
Rajustements aux comptes créditeurs de fin d'exercice	**1**	16
Diminution des créances et avances	**141**	12
Augmentation des créditeurs et charges à payer	**769**	340
Autres ajustements	**1**	-
Crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice	**31 604**	30 440

4. Créances et avances

Le tableau suivant présente les détails des créances et avances:

(en milliers de dollars)	2009	2008
Créances sur autres ministères et organismes fédéraux	**164**	307
Créances sur tiers	**3**	1
Avances aux employés	**9**	9
TOTAL	**176**	317

5. Immobilisations corporelles

Coût

(en milliers de dollars)	Solde d'ouverture	Acquisitions	Cessions	Solde de clôture
Immeubles	2 854	21	-	2 875
Ameublement	1 159	180	(148)	1 191
Matériel de bureau	212	-	(7)	205
Matériel de laboratoire	2 572	176	(163)	2 585
Matériel informatique	3 825	235	(293)	3 767
Logiciels (achetés)	728	35	-	763
Logiciels (développés à l'interne)	2 592	-	-	2 592
Véhicules automobiles	713	52	(74)	691
Autres véhicules	103	-	(1)	102
Améliorations locatives	101	451	-	552
TOTAL	**14 859**	**1 150**	**(686)**	**15 323**

Amortissement cumulé

(en milliers de dollars)	Solde d'ouverture	Amortissement	Cessions	Solde de clôture
Immeubles	2 282	116	-	2 398
Ameublement	561	93	(140)	514
Matériel de bureau	212	-	(7)	205
Matériel de laboratoire	1 913	104	(162)	1 855
Matériel informatique	3 128	292	(293)	3 127
Logiciels (achetés)	601	67	-	668
Logiciels (développés à l'interne)	319	255	-	574
Véhicules automobiles	392	64	(53)	403
Autres véhicules	35	7	(1)	41
Améliorations locatives	34	14	-	48
TOTAL	**9 477**	**1 012**	**(656)**	**9 833**

Valeur comptable nette

(en milliers de dollars)	Solde d'ouverture	Solde de clôture
Immeubles	572	477
Ameublement	598	677
Matériel de bureau	-	-
Matériel de laboratoire	659	730
Matériel informatique	697	640
Logiciels (achetés)	127	95
Logiciels (développés à l'interne)	2 273	2 018
Véhicules automobiles	321	288
Autres véhicules	68	61
Améliorations locatives	67	504
Valeur comptable nette	**5 382**	**5 490**

6. Avantages sociaux

(a) Prestations de retraite

Les employés du BST participent au Régime de retraite de la fonction publique qui est parrainé et administré par le gouvernement du Canada. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par année de service donnant droit à pension, multiplié par la moyenne des gains des cinq meilleures années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pensions du Canada et du Régime des rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

Tant les employés que le BST versent des cotisations à l'égard du coût du régime. En 2008-2009, la charge s'élève à 2 396 269 $ (2 396 441 $ en 2007-2008), soit environ 2,6 fois les cotisations des employés qui s'élèvent à 922 664 $.

La responsabilité du BST relative au Régime de retraite se limite à ses cotisations. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada, en sa qualité de répondant du régime.

(b) Indemnités de départ

Le BST verse des indemnités de départ à ses employés en fonction de l'admissibilité, des années de service et du salaire final. Ces indemnités ne sont pas capitalisées d'avance. Les indemnités seront prélevées sur les crédits parlementaires futurs. Les indemnités de départ au 31 mars s'établissent comme suit :

(en milliers de dollars)	2009	2008
Indemnités de départ, début de l'exercice	3 802	4 020
Charge pour l'exercice constatée à titre d'avantages sociaux	1 359	178
Indemnités versées durant l'exercice	(454)	(396)
Indemnités de départ, fin de l'exercice	4,707	3,802

7. Passif éventuel

Dans le cours normal de ses activités, le BST est visé par diverses actions en justice. Certains passifs éventuels peuvent devenir des obligations réelles, selon que certains événements se réaliseront ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque fort de se produire ou de ne pas se produire, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif et une charge sont comptabilisés dans les états financiers du BST.

Au 31 mars 2009, il n'y a aucune poursuite intentée contre le BST.

8. Obligations contractuelles

De par leur nature, les activités du BST peuvent donner lieu à des contrats et des obligations en vertu desquels le BST sera tenu d'effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs exercices au fur et à mesure que les biens et les services seront reçus.

Les principales obligations contractuelles pour lesquelles une estimation raisonnable peut être faite totalisent un montant de 1 337 653$ répartit comme suit:

(en milliers de dollars)	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Achats de biens et services	1 162	162	14	-	-

9. Opérations entre apparentés

En vertu du principe de propriété commune, le BST est apparenté à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Le BST conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon des modalités commerciales normales. De plus, au cours de l'exercice, le BST a reçu gratuitement des services d'autres ministères, comme il est indiqué à la partie (a).

(a) Services reçus gratuitement :

Au cours de l'exercice, le BST a reçu gratuitement des services d'autres ministères : installations, administration des indemnités pour accidents du travail, cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires et services de vérification externe. Ces services gratuits ont été constatés comme charges à l'état des résultats du BST avec un montant correspondant aux capitaux propres du Canada :

(en milliers de dollars)	2009	2008
Installations	1 948	1 937
Cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires	1 746	1 363
Services de vérification externe	99	78
Administration des indemnités pour accidents du travail	19	21
TOTAL	**3 812**	3 399

Le gouvernement a structuré certaines de ses activités administratives de manière à optimiser l'efficience et l'efficacité de sorte qu'un seul ministère mène sans frais ces activités au nom de tous. Les coûts de ces services, qui comprennent les services de paye et d'émission des chèques fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, ne sont pas inclus à titre de charge dans l'état des résultats du BST puisqu'un montant raisonnable pour ces types de services ne peut pas être déterminé.

(b) Soldes des comptes créditeurs à la fin de l'exercice avec des apparentés :

(en milliers de dollars)	2009	2008
Comptes créditeurs – Autres ministères et organismes	**623**	200